



Federazione  
Motociclistica  
Italiana



---

## INDICE

### CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

- REGOLAMENTO

- LICENZE

#### 1. ISCRIZIONI

- 1.1 Assegnazione numeri di gara

#### 2. OPERAZIONI PRELIMINARI

- 2.1 Verifiche Amministrative
- 2.2 Verifiche Tecniche
- 2.3 Taratura pre-gara del Tripmaster
- 2.4 Consegna RB e Briefing
- 2.5 Preparazione del RB
- 2.6 Ordine di Partenza

#### 3. LA GARA

- 3.1 I preparativi
- 3.2 La partenza
- 3.3 I trasferimenti
- 3.4 Il Controllo Orario
- 3.5 Zone a velocità controllata (VC)
- 3.6 La Prova Speciale in linea
  - A- La partenza PS
  - B- Errore di navigazione
  - C- Condotta di gara
  - D- Assistenza tra piloti
  - E- Controllo Timbro (CT)
  - F- Controllo RB
  - G- Arrivo PS
- 3.7 Il Parco assistenza (PA)
- 3.8 Rifornimenti
- 3.9 Arrivo e Parco Chiuso
- 3.10 Il Ritiro
- 3.11 Classifiche e Contestazioni
- 3.12 Reclami
- 3.13 La Cerimonia di Premiazione
- 3.14 Il Paddock

# PERCORSO GUIDATO ALLE GARE DI CIMR 2016

## REGOLAMENTO

Chiunque intenda partecipare a competizioni di Motorally è tenuto a prendere visione dei regolamenti federali: RMM (Regolamento Manifestazioni Motociclistiche) e dell'annesso 6 che disciplina specificatamente l'attività della specialità Motorally.

L'annesso 6 è diviso in 4 parti:

- Parte 1: parte sportiva con riferimenti normativi generali
- Parte 2: riferita al CIMR (Campionato Italiano Motorally)
- Parte 3: riferita al CIRTT (Campionato Italiano Raid Tutto Terreno)
- Parte 4: riferita al regolamento tecnico della specialità

Per quanto non riportato nel Regolamento Motorally, si fa riferimento (oltre che al RMM) al regolamento dell'annesso 5 di specialità Enduro

## LICENZA

Per partecipare a competizioni di Motorally o Raid TT occorre essere in possesso di Licenza Agonistica Nazionale. La Licenza annuale è rilasciata dai Comitati Regionali tramite il Moto Club di appartenenza ed ha un costo di **180 €** (under 21 > € 150).

## LICENZA FUORISTRADA AMATORIALE

I titolari di Licenza Amatoriale possono partecipare al Trofeo Sport all'interno del CIMR, e **competere nella classe RT S del CIRTT**. La Licenza Amatoriale ha un costo di **100 €** e può essere rilasciata solo ai possessori di Licenza Amatoriale 2015 o a coloro che non hanno avuto licenza agonistica nel 2015.

## CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY (CIMR)

### 1. ISCRIZIONI

Tassa 2016 per giornata di gara: € 85 (under 23 e femmine > € 45 – Trofeo Sport € 55)

Per iscriversi a prove di CIMR è necessario:

- Prendere visione del Regolamento Particolare di gara (R.P.) pubblicato sul sito [www.motorallyraidtt.it](http://www.motorallyraidtt.it)
- Prendere visione dallo stesso sito delle informative e dei recapiti del Moto Club organizzatore
- Effettuare il versamento della tassa di iscrizione a mezzo bonifico bancario. Conservare l'attestato da presentare in sede di Operazioni Preliminari.
- Sempre sul sito, accedere al modulo di iscrizione online 2016, compilarlo in tutte le sue parti e cliccare per inviarlo correttamente. Entro pochi minuti si riceverà una conferma dell'avvenuta ricezione (in caso contrario ripetere l'operazione o contattare la Segreteria RMG)

Importante: l'Elenco Iscritti ufficiale con le classi ed i numeri assegnati è redatto sulla base delle schede di iscrizione pervenute. Per questo motivo è importante compilare il modulo in modo completo ed esatto. (Dopo la prima iscrizione dell'anno, sarà sufficiente inserire il numero di licenza per visualizzare in automatico tutti i dati rimanenti)

I piloti che inviano moduli di iscrizione incompleti, oltre la scadenza prevista (8 gg prima della gara) o senza l'attestazione di versamento, sono soggetti ad **una ammenda di € 50**.

1. Piloti iscritti impossibilitati a presentarsi alle OP a causa di infortunio o malattia, dovranno inviare copia del relativo certificato medico entro 24 ore dall'inizio delle OP. In questo caso sarà loro rimborsata la tassa di iscrizione.
2. Piloti iscritti impossibilitati a presentarsi alle OP per motivi diversi da infortuni o malattia dovranno inviare comunicazione scritta della propria assenza entro 24 ore dall'inizio delle OP. In caso contrario si applica **una ammenda di € 50**. La tassa di iscrizione non sarà in ogni caso rimborsata.
3. Piloti che invieranno iscrizione online senza versare la relativa tassa e che non si presenteranno alle OP saranno sanzionati con **una ammenda di € 150**.

I possessori di strumentazione digitale Comaster dovranno indicarlo all'atto dell'iscrizione, nell'apposito campo. La stampa dei RB in rotolo si chiude 7 giorni prima della gara sulla base degli iscritti noti. Chi si iscrive successivamente subirà un'ammenda di 50 € in sede di OP e se è Pilota Prioritario ne perde il diritto e sarà inserito nella classe di appartenenza (eccetto piloti Top Ten).

NB: Le gare di CIMR di 2 giorni rappresentano 2 prove distinte. Sul modulo occorre allora indicare l'iscrizione alle 2 giornate oppure, come è possibile, ad una sola indicando quale.

## 1.1 Assegnazione numeri

### Top Ten

Sono considerati Top Ten i migliori 10 piloti italiani in base alla classifica assoluta del campionato precedente. I numeri fissi con tabella rossa da 1 a 10 li identificano e li accompagnano per tutta la stagione.

### Piloti Prioritari

Sono i primi 50 classificati assoluti della prova precedente (o campionato precedente in occasione della prima prova) con numeri assegnati con tabella gialla in ordine crescente da 11 e fino a 79.

### Classi

Tutti i rimanenti piloti ricevono i numeri assegnati sulla base della classe di appartenenza con tabella bianca. Tabella azzurra e numeri da 701 in avanti per i piloti del Trofeo Sport.

All'interno della classe i numeri sono assegnati in modo crescente in base all'ordine di arrivo delle iscrizioni.

## 2. OPERAZIONI PRELIMINARI

I piloti iscritti ad una prova di CIMR devono presentarsi nel luogo e nell'orario indicato sul Regolamento Particolare (RP) per adempiere alle Operazioni Preliminari (O.P.).

Le OP si svolgono il giorno prima della gara (orario indicativo: dalle 14.30 alle 18.30) e si dividono in **Verifiche Amministrative** e **Verifiche Tecniche**.

I piloti giunti sul luogo delle O.P. prendono visione dell'**Elenco Ufficiale Iscritti**, diviso per classi di appartenenza e con il proprio numero di gara assegnato.

L'elenco è affisso nella **Bacheca Comunicati** prima dell'inizio delle O.P.

La Bacheca Comunicati è un'area, (o una parete, un pannello per affissioni) strutturata in maniera tale da accogliere via via tutti i comunicati ufficiali di Segreteria e Direzione gara durante tutta la manifestazione e fino alle classifiche finali.

Qualsiasi comunicazione scritta affissa in Bacheca assume il carattere dell'ufficialità e si intende recepita da tutti i concorrenti.

### 2.1 Verifiche Amministrative

In un'area coperta ed attrezzata si svolgono le seguenti operazioni:

1. Compilazione Scheda Medica (solo per la prima gara dell'anno)
2. Verifica Iscrizione
3. Verifica Licenza di Conduttore (solo per la prima gara a cui si partecipa)
4. Verifica Patente di guida (solo per la prima gara a cui si partecipa)
5. Consegna placche e numeri di gara
6. Consegna Scheda Verifiche Tecniche
7. Consegna foglio "Dettaglio Gara"
8. Consegna Road-Book

#### 1. Compilazione Scheda Medica

Scheda contenente tutte le informazioni medico-sanitarie che saranno archiviate ed utilizzate in caso di necessità dalla equipe medica RMT. Da compilarsi solo in occasione della prima gara dell'anno.

## 2. Verifica Iscrizione

Il Segretario di Gara verifica i dati della scheda di iscrizione e l'avvenuto pagamento. In caso di invio oltre la scadenza, mancato o ritardato pagamento o di modulo incompleto, il Commissario (CGD) applica un'ammenda di € 50,00. Al pilota è poi richiesto di firmare personalmente la scheda.

## 3. Verifica licenza di Conducente

Il pilota deve consegnare la propria licenza al Commissario di Gara Delegato (C.G.D) per la necessaria verifica. La licenza è trattenuta come cauzione fino al termine della manifestazione. Non sono ammesse fotocopie o documenti sostitutivi della licenza stessa. (solo per la prima gara dell'anno a cui si partecipa e successivamente solo in caso di scadenza della visita medica)

## 4. Verifica Patente di guida

Il pilota deve presentare idonea e originale patente di guida. (solo per la prima gara dell'anno a cui si partecipa)

## 5. Consegna placche e numeri di gara

Il pilota deve provvedere ad applicarli sul proprio motociclo prima di accedere alle successive Verifiche Tecniche. I numeri di gara devono essere applicati correttamente sui tre lati previsti in modo che siano ben visibili durante la gara.

## 6. Consegna Scheda Verifiche

Contiene tutti dati del pilota e del suo motociclo e viene vistata dai Commissari e dagli addetti responsabili dei controlli man mano che si compiono tutte le operazioni tecniche e amministrative previste. Il pilota deve inoltre confermare e riportare il numero di telefono cellulare di dotazione sicurezza che dovrà avere con sé per tutta la durata della gara.

## 7. Consegna Road book e allegati

Ad ogni pilota è consegnato il RB di gara (generalmente con un primo foglio mancante per ragioni di segretezza del percorso), eventuale RB con varianti di percorso riservate ad alcune classi o categorie di piloti ed un foglio informativo sugli aspetti tecnici della gara: lunghezza del percorso, PS, rifornimenti, tempi di percorrenza, orari ecc...

Percorso ridotto / Varianti di percorso: per motivi di sicurezza e di regolarità delle gare, possono essere inseriti, nei soli tratti di trasferimento, delle varianti di percorso riservate ad alcune classi (es: classe A-50, G-1000, AF-femminile), Trofei (es: Sport, Veterani). La decisione spetta al Direttore di Percorso. Le modifiche (una o più per ogni gara) sono segnalate su di un foglio informativo che riporta lunghezza e caratteristiche dei tratti interessati e delle relative alternative. Le varianti sono generalmente facoltative ed i piloti possono decidere di usufruirne o meno, in parte o totalmente.

I piloti designati "Prioritari" non possono accedere alle varianti di percorso con eccezione delle classi G-1000 e AF-femminile. Un pilota designato prioritario che intende accedere alle varianti può però rinunciare al proprio status e partire nella classe di appartenenza.

In occasione della prima gara di campionato si svolge l'elezione alla carica di "Rappresentante dei Piloti" per l'anno in corso. Durante le Verifiche Amministrative ogni pilota può votare indicando un solo nome sull'apposita scheda poi inserita in un'urna. Lo spoglio decreta vincitore chi ha riportato più voti.

Il Rappresentante dei Piloti eletto è il portavoce delle istanze dei propri colleghi. Quale Membro di Giuria partecipa alle sedute convocate, prende conoscenza e si esprime sulle questioni trattate. Ogni pilota può rivolgersi a lui nell'immediato dopo-gara per questioni da discutere nel corso della riunione di giuria.

## Trofeo Veterani Memorial Marco Badiali

Il Trofeo ha carattere amatoriale ed è riservato ai possessori di licenza nazionale.

Alle OP della prima gara dell'anno o comunque della prima partecipazione, ai piloti che hanno i requisiti per partecipare al Trofeo (anno di nascita 1971 o precedente) è richiesto di firmare l'apposito modulo in cui dichiarano di non avere mai conseguito titoli italiani nelle specialità Enduro e Motorally.

## 2.2 Verifiche Tecniche

Al termine delle Verifiche Amministrative il pilota od un proprio incaricato si presenta con il motociclo nell'area prevista per le Verifiche Tecniche. Deve avere con sé casco e documenti del mezzo. Si compiono le seguenti operazioni:

1. Verifica targa e documenti
2. Verifica tecnica del motociclo
3. Punzonatura parti meccaniche
4. Prova Fonometrica
5. Applicazione cartellini per Controllo Timbro

### 1. Verifica targa e documenti

Il Commissario Tecnico (CT) controlla che i documenti e la targa del motociclo siano corrispondenti al mezzo e che questo sia assicurato. E' obbligatorio presentarsi con la targa originale fissata in maniera permanente sul motociclo.

### 2. Verifica tecnica del motociclo

Il CT controlla visivamente che il motociclo sia conforme al Regolamento di specialità per quanto riguarda la classe assegnata, e a quello tecnico vigente. Dal 2016 è obbligatorio avere luci funzionanti per essere ammessi al via.

### 3. Punzonatura parti meccaniche

Si procede a punzonare le parti meccaniche previste dal Regolamento: telaio e terminale di scarico.

### 4. Prova Fonometrica

Viene effettuata a campione, con sorteggio di una parte dei piloti iscritti che ne vengono a conoscenza alle Verifiche Amministrative.

Il limite massimo di rumorosità non deve superare i valori previsti secondo la normativa vigente (112 dB/A misurati con metodo 2 Metermax).

I motocicli che non superano la prima prova possono essere ripresentati più volte entro l'orario previsto delle O.P.

Durante la gara possono essere effettuati in ogni momento controlli ulteriori a campione, a discrezione dei Commissari Tecnici.

### 5. Applicazione cartellini CT

Si procede ad applicare al manubrio con delle fascette di plastica i cartellini destinati a raccogliere le punzonature dei CT durante le PS in linea, uno lato gas ed uno lato frizione.

Deve essere cura del pilota di assicurarsi che l'ancoraggio sia solido e sicuro ed eventualmente di perfezionarlo.

## 2.3 Taratura pre-gara del tripmaster

Nelle gare di motorally la taratura del trip è sempre la stessa e corrisponde alla distanza GPS.

Alla vigilia della gara si provvede ad individuare e segnalare un tratto di strada, nelle vicinanze del paddock e della lunghezza di 1.000 metri, per consentire ai piloti di tarare il proprio trip esattamente come il RB di gara.

Il tratto sarà il più possibile rettilineo e la misurazione si svilupperà sulla linea bianca di lato banchina.

#### Procedura:

Posizionare il mozzo della ruota anteriore del proprio motociclo sulla linea di inizio km (0.00) azzerando il proprio trip.

Percorrere quindi il tratto di strada interessato avendo cura di restare sulla linea bianca di lato banchina, tanto più se lungo il percorso indicato sono presenti delle curve. >>>>>>>

In prossimità del km 1, rallentare ed arrestarsi con il mozzo anteriore esattamente sulla linea segnalata dei 1.000 metri (1.00)

A questo punto il chilometraggio visualizzato sul trip consentirà di agire di conseguenza:

- 0.99 o inferiore > occorre aumentare la circonferenza ruota memorizzata

- 1.01 o superiore > occorre diminuire la circonferenza ruota memorizzata

Una volta modificato il valore ripetere la prova fino al raggiungimento della giusta taratura.

## **2.4 Consegna Road-Book (RB) e Briefing**

Durante la stagione 2016 il RB potrà essere consegnato durante le OP oppure prima del Briefing. Il Briefing si svolge all'interno di uno spazio adeguato (palestra, salone, teatro, tendone o simili) oppure all'esterno.

All'ingresso si appronta la consegna RB oppure semplicemente il riscontro delle presenze mediante firma o altro metodo in caso che la consegna RB sia già avvenuta. In caso di mancata presenza si applica una penalità di 3 minuti.

Il RB è stampato in rotolo una settimana prima della gara in un numero di copie corrispondente ai piloti iscritti entro la scadenza prevista. (8 gg dalla gara)

### RB – Grafica e simbologia

Tutti i RB delle prove di campionato hanno dimensioni, grafica e simbologia comune.

In apertura di rotolo è sempre stampata la legenda con i simboli e le sigle usate.

La larghezza del rotolo è di 15 cm, la sua lunghezza o spessore è determinata dal numero di note.

### Fogli Integrativi RB

I fogli integrativi contengono modifiche o aggiunte successive alla stampa del RB ed in seguito all'ultima verifica pre-gara. Sul foglio sono riportate delle note sostitutive di quelle originali, oppure aggiuntive. Per compiere l'operazione di aggiornamento del RB in rotolo si fa sempre riferimento al numero progressivo di nota.

Esempio: la nota 212 del foglio va a sostituire la nota 212 del rotolo originale con una operazione di taglia/incolla. Una nota 212bis disegnata sul foglio sarà invece da considerarsi una nota aggiuntiva da inserirsi tra le note 212 e 213 originali.

Durante il Briefing parlano il Presidente del Moto Club organizzatore, il Direttore di Gara ed il Coordinatore Nazionale. Infine il Direttore di Percorso tiene il Briefing Tecnico illustrando le caratteristiche della gara e sottolineandone i punti critici.

In alcuni casi, per motivi di segretezza il RB è consegnato con una parte mancante che i piloti potranno ritirare il mattino dopo, un'ora circa prima della partenza.

I possessori di strumentazione digitale CoMaster ricevono direttamente il RB aggiornato tramite una chiavetta USB. Un codice numerico ne abilita immediatamente la visualizzazione con l'eccezione di eventuali note iniziali criptate, visibili solo in seguito all'inserimento di un secondo codice, la domenica mattina

## **2.5 La preparazione del RB**

La preparazione e la personalizzazione del RB è molto importante e diventa un vero rito nelle gare di motorally.

Si tratta di evidenziare e sottolineare i riferimenti più importanti del RB in modo che risultino poi più immediatamente visibili durante la guida nel corso della PS

### Elaborazione e personalizzazione del RB

Si usano solitamente pennarelli evidenziatori di diverso colore. E' classico evidenziare tutti i cambi di direzione verso destra con una precisa tonalità e verso sinistra con un'altra diversa. Così come porre in evidenza e sottolineare in modo differente pericoli di diversa gravità o cambi di direzione particolarmente insidiosi. Ogni pilota ha un proprio metodo di personalizzazione del RB. Generalmente i piloti più esperti si distinguono per la raffinatezza e la completezza delle loro elaborazioni.

## 2.6 Ordine di Partenza

Al termine delle OP è stilato ed esposto in bacheca l'Ordine di Partenza in cui è indicato l'orario delle partenze di tutti i piloti. I primi 50 (Piloti Prioritari) partono individualmente ad ogni minuto, indipendentemente dalla classe di appartenenza. A seguire le classi A, AF-femminile, B-125, C-250, D-450, E-600, F-Marathon, G-1000 con partenze di due piloti al minuto. In ultimo il Trofeo Sport con partenze di 3 piloti al minuto.

L'ordine di partenza dei Piloti Prioritari è determinato dalla classifica assoluta della gara precedente.

L'ordine di partenza all'interno delle classi è determinato dalla sequenza dei numeri assegnati in base all'ordine di arrivo delle iscrizioni.

## 3. LA GARA

### 3.1 I preparativi

Preso atto del proprio orario di partenza, il mattino della gara ogni pilota deve provvedere all'eventuale ritiro della parte mancante del RB presso la Segreteria di Gara ed al montaggio del rotolo all'interno della scatola Porta-RB. In caso di rotoli di grande dimensione è opportuno dividerlo in due parti. La seconda parte potrà essere montata in occasione della sosta nel Parco Assistenza di metà gara.

Prima della partenza è consigliabile anche trascrivere i propri orari di transito ai Controlli Orari (CO) della giornata.

Il pilota deve avere con sé un telefono cellulare acceso e funzionante (il numero sarà stato precedentemente depositato in Direzione Gara, riportato sulla scheda verifiche) che, unitamente al numero SOS Rally indicato periodicamente sul RB di gara, costituisce la Dotazione di Sicurezza.

In caso di verifica, la sua mancanza comporta una penalità di 10 minuti.

### 3.2 La partenza

Ogni pilota deve portarsi presso l'area di partenza 5 minuti prima del proprio orario.

Riceve la Tabella di Marcia (T.M.) da conservare scrupolosamente e da presentare ad ogni C.O. per l'apposizione dell'orario di transito da parte dei Cronometristi addetti.

Il ritardo alla partenza è penalizzato esattamente come quello al C.O. (+ 1 minuto per ogni minuto di ritardo) Oltre i 15 minuti di ritardo il pilota è però escluso dalla gara.

In questa area non è possibile effettuare lavori, pena l'esclusione. In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza sarà assegnato 1 minuto di penalità.

L'avviamento del motore a spinta non sarà penalizzato ma dovrà avvenire senza indugio, pena l'assegnazione di 1 (uno) minuto di ritardo. E' vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)

La Tabella di Marcia riporta l'orario di partenza di ogni pilota ed i tempi di percorrenza di ogni settore diviso da C.O. Deve essere cura del pilota che la TM sia compilata correttamente e riconsegnata all'arrivo della gara. La perdita della T.M. comporta una penalità di 5 minuti.

Prima della partenza ogni pilota deve obbligatoriamente ritirare un dispositivo **GPS Sporttraxx Tracky** numerato e già funzionante, da portare in una tasca della giacca o nel marsupio.

Dovrà essere riconsegnato all'arrivo insieme alla T.M..

Il tracciatore GPS Tracky, registra la traccia del pilota durante tutta la gara e permette di verificare con la massima precisione l'itinerario percorso, la velocità di marcia e le eventuali soste anche nelle condizioni più difficili e coperte di utilizzo.

La traccia scaricata e visualizzata è utilizzata per rilevare anomalie e tagli rispetto al percorso previsto dal RB di gara e per determinare con esattezza eventuali soste forzate di ogni pilota in gara. Il GPS Tracky non deve essere a contatto con altri oggetti metallici o con telefoni cellulari. La parte antenna deve essere correttamente rivolta verso l'alto e verso l'esterno del corpo. Il pilota è responsabile del corretto funzionamento del dispositivo e della sua integrità.

In caso di danneggiamento, rottura o perdita dello strumento il pilota è escluso dalla classifica e deve versare la somma di € 250 a titolo di risarcimento.

Una larga parte dei piloti in gara sono anche monitorati in tempo reale con **tracciatori attivi GPS Tracky** con tutti i vantaggi che ne conseguono in termini di sicurezza e gestione della gara.

### 3.3 I trasferimenti

Sono settori di gara regolati da Controlli Orari con una media imposta calcolata di volta in volta in base alla tipologia del percorso. Nel CIMR la media imposta varia solitamente da 25 a 40 km/h.

I settori di trasferimento si svolgono su strade normalmente aperte al traffico; strade asfaltate, sterrati, mulattiere ecc... I piloti sono tenuti a rispettare il Codice della Strada.

Nel settore di trasferimento di inizio gara ogni pilota prende confidenza con la tipologia di terreno della gara e con il RB e verifica e perfeziona la taratura del trip prima di affrontare le PS.

### 3.4 Il Controllo Orario (C.O.)

Serve a verificare il rispetto dei tempi di percorrenza imposti. La postazione è gestita da 2 Cronometristi e indicata sul posto da cartelli ben visibili posizionati come segue:

- cartello giallo con orologio segnalante l'inizio della zona C.O.
- cartello rosso con orologio al tavolo dei cronometristi
- cartello bianco di fine settore

Il tavolo dei cronometristi è solitamente posizionato a 5/10 metri dal cartello giallo con ben visibile l'orologio che indica l'orario ufficiale di gara.

Il pilota che arriva ad un C.O. può sostare prima del cartello giallo in attesa del proprio orario di transito. E' possibile recarsi a piedi presso il tavolino per consultare l'orario ufficiale.

#### Procedura e Verifica

Il pilota con orario di partenza alle ore 8.00 ed un tempo di settore CO 1 di 1h 10' avrà come orario teorico di transito le ore 9.10

Dovrà presentarsi nella zona CO 1 nel suo minuto assegnato, dalle ore 9.10'00" alle ore 9.10' 59".

Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera il cartello giallo di inizio zona di controllo.

Ogni minuto o frazione di minuto di anticipo o ritardo è sanzionato con un minuto di penalità.

L'anticipo al C.O. superiore ai 15 minuti complessivi comporta l'esclusione dalla classifica.

Solo l'anticipo al C.O. di arrivo non è penalizzato.

Il tempo massimo di ritardo è di 1 ora oltre il quale il pilota è escluso dalla classifica.

Al CO il pilota deve consegnare la propria T.M. ai cronometristi addetti che provvedono ad apporre l'orario di transito.

### 3.5 ZONE A VELOCITA' CONTROLLATA (VC)

Si tratta di settori del percorso (in trasferimento o in PS) sottoposti a limiti di velocità massima per ragioni di sicurezza e di regolarità della gara. L'inizio e la fine dei settori sono chiaramente indicati sul RB e segnalati sul posto con apposita cartellonistica. La velocità massima consentita è indicata sul RB. All'inizio dei settori VC ogni conduttore è tenuto a commutare il proprio tripmaster sulla funzione velocità istantanea. Al termine del settore, un cartello di fine velocità controllata indica il punto nel quale si rientra in modalità navigazione.

La verifica della velocità nei settori indicati, è effettuata a fine gara con lo scaricamento della traccia del GPS Tracky.

Il superamento del limite di velocità imposto è sanzionato con una penalità di 10 (dieci) minuti. Le penalità sono cumulabili per infrazioni commesse in diversi settori controllati. Segnalazione: Cartello giallo VC (inizio tratto di decelerazione) >> Cartello rosso VC (inizio settore controllato) >> Cartello bianco VC (fine settore). Il limite di velocità è indicato solo sul RB.



### 3.6 LA PROVA SPECIALE (PS) IN LINEA

È il momento più importante della gara. Una prova cronometrata di velocità e navigazione (solitamente 2 o 3 per giornata) che determina il risultato della gara. In questo frangente all'abilità nella guida fuoristrada si deve unire destrezza e colpo d'occhio nella navigazione a RB. Ogni pilota deve trovare il giusto "passo" che permette di anticipare costantemente la nota e di non trovarsi mai in ritardo o fuori nota sul cambio di direzione.

Reattività, ma soprattutto calma, freddezza e forza mentale sono le doti principali del perfetto "navigatore".

Ogni pilota deve conoscere e rispettare le norme regolamentari e comportamentali che tutelano la sicurezza e il regolare svolgimento delle PS in linea.

#### A. La partenza PS

Ad ogni inizio PS è previsto un C.O. che regola l'ingresso dei piloti ed un azzeramento del trip su un preciso cambio di direzione oppure all'altezza di un riferimento visibile (albero, cartello, masso ecc...)

Il pilota, espletata la procedura al C.O. trova subito dopo il cartello giallo di inizio PS ed è obbligato a portarsi alla partenza (cartello rosso e fotocellula), a disposizione del cronometrista addetto che gli darà il via.

Le entrate in PS si susseguono sulla base dei tempi di partenza della gara: a intervalli di un minuto per i piloti Prioritari, ogni 30 secondi per tutti gli altri.

#### B. Errore di navigazione

Un pilota che incorre in un errore di navigazione e ad un bivio procede nella direzione errata, può incontrare uno sbarramento di nastro/fettuccia posizionato trasversalmente sulla via dal personale di servizio, oppure dei segnali di colore azzurro.

#### Chiusura strada sbagliata

La fettuccia di sbarramento e i segnali azzurri, ove presenti, hanno la funzione di indicare al pilota l'errore di navigazione limitandone gli effetti ed evitando situazioni incontrollabili in zone pericolose esterne alla PS. È posizionata ad una distanza variabile (50/500 mt) e non visibile rispetto al cambio di direzione.

Non è presente in tutte quelle situazioni in cui errori di navigazione non costituiscono un reale pericolo per la sicurezza dei piloti e della gara (zone in campo aperto su terreno non pericoloso)

Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione deve avvenire a velocità ridottissima e con la massima cautela. Il pilota deve prevedere il possibile incrocio con un collega che stia incorrendo nel medesimo errore e giunto sul punto di rientro del RB deve fermarsi e aggiornare la propria strumentazione (trip + nota) prima di riprendere la gara.

In tutte queste fasi il pilota deve attenersi ai segnali e alle indicazioni degli Ufficiali di Percorso (U.d.P.) ove presenti.

La mancata osservanza di tutte le disposizioni indicate, rilevate visivamente da U.d.P. o tramite traccia GPS comporta una ammenda di € 150 e/o di 60 minuti a discrezione della Giuria.

#### C. Condotta di gara

Il pilota che raggiunge nel corso della PS un collega più lento deve segnalare la propria presenza ed attendere un punto favorevole per un sorpasso che non metta a repentaglio la sicurezza di entrambi. Il pilota più lento è tenuto ad agevolare la manovra.

#### D. Assistenza tra piloti

In caso di infortunio o caduta di un concorrente sul percorso della PS, in assenza di U.d.P., è fatto obbligo al pilota che segue di rallentare e/o fermarsi e constatare se deve prestare soccorso oppure se l'incidente è di così lieve entità che il pilota caduto e infortunato non necessita della sua presenza per un aiuto immediato.

In caso di necessità, il pilota soccorritore deve allertare immediatamente la Direzione Gara chiamando il numero telefonico "SOS RALLY" indicando il numero di nota.

Nell'impossibilità di raggiungere telefonicamente la Direzione Gara egli (od il pilota successivamente sopraggiunto) deve proseguire ed allertare la prima postazione di controllo utile.

All'arrivo del personale di soccorso il pilota soccorritore deve riprendere la gara regolarmente e il suo tempo di sosta sarà rilevato dal Tracciatore GPS Tracky. All'arrivo dovrà recarsi immediatamente in Direzione Gara e compilare il modulo "Richiesta Abbuono" con tutti i dati richiesti. I singoli casi saranno esaminati in giuria sulla base del referto tecnico (analisi delle tracce dei piloti coinvolti) e di eventuali testimonianze raccolte.

Il mancato soccorso, rilevato dal tracciatore GPS, comporta una penalità di 60 minuti.

Solo il/i pilota/i che sopraggiungono immediatamente dopo sul luogo di un incidente, sono obbligati a fermarsi ed attivarsi come sopra riportato. Chiunque transiti sul posto con un soccorso in atto da parte di almeno 3 colleghi piloti, o da parte del personale medico-organizzativo, è tenuto a proseguire regolarmente la propria gara senza intralciare od ostruire il regolare svolgimento della prova. Solo i primi 3 piloti intervenuti potranno usufruire dell'abbuono previsto dal regolamento. Nessun abbuono può invece essere richiesto in caso di soste per assistenza di tipo meccanico o comunque diverse da quelle di tipologia sanitaria e di gravi questioni di sicurezza.

In caso di necessità Medici in moto, Capoprova e Tecnici RMG possono intervenire con i propri mezzi in qualsiasi momento, lungo il percorso, durante lo svolgimento della PS.

### **E. Controllo Timbro (C.T.)**

Il cartello giallo con timbro nella PS indica la presenza di una postazione C.T. Il pilota deve quindi rallentare e fermarsi all'altezza del cartello rosso, a disposizione degli U.d.P. che vistano il cartellino fissato al manubrio e riportano numero di gara e orario di passaggio sul Foglio Cronologico. Solo dopo il via libera degli U.d.P. il pilota può riprendere regolarmente la gara.

Nei C.T. posizionati lungo i tratti di trasferimento, viene timbrata la Tabella di Marcia anziché il cartellino.

Il mancato passaggio ad un C.T. (taglio di percorso) prevede una penalità di 60 minuti. Il transito ad un C.T. senza fermarsi prevede una penalità di 5 minuti. **In caso di perdita del cartellino il pilota dovrà arrestarsi al CT, comunicarne lo smarrimento e ripartire solo dopo il via libera degli addetti.**

### **F. Controllo RB**

All'interno di un C.T. è possibile la presenza di incaricati addetti al controllo RB (Commissari di Gara, Tecnici RMG o U.d.P.).

Se il controllo è invece effettuato in altri punti della PS, la postazione è segnalata da cartelli gialli e rossi di Controllo RB.

In entrambi i casi il pilota deve fermarsi e sostare il tempo necessario per la verifica e ripartire solo dopo il via libera dei verificatori.

Al punto di controllo ogni pilota deve avere visualizzata sul proprio PortaRB la nota corrispondente, con una tolleranza di due note di scarto in più o in meno.

Ai piloti non in regola (anche in caso di rottura e malfunzionamento della strumentazione, Comaster o tradizionale, o di rottura del rotolo cartaceo) è contestata l'infrazione sul posto.

Il fuori nota ad un Controllo RB è penalizzato con 15 minuti. La mancata fermata il tempo necessario per la verifica, è ugualmente penalizzata con 15 minuti.

La rottura o il malfunzionamento della strumentazione è equiparata ad un guasto meccanico. Il pilota deve provvedere immediatamente alla sua riparazione, pena la penalizzazione in caso di Controllo RB.

### **G. Arrivo PS**

In prossimità della fine PS è posto il cartello giallo di preavviso e poco dopo, quello rosso all'altezza della fotocellula. Il pilota deve proseguire rallentando fino a superare il cartello bianco di fine postazione dove potrà trovare un addetto incaricato di asportare il cartellino dei timbri dal manubrio.

### 3.7 Il Parco Assistenza (P.A.)

E' dislocato temporalmente verso metà gara ed è solitamente lo stesso Paddock di partenza/arrivo. In altri casi è itinerante essendo posizionato lungo il percorso e comporta lo spostamento dei mezzi di assistenza e degli accompagnatori. Giunto al P.A. il pilota può utilizzare il tempo a sua disposizione prima del C.O. successivo per fare rifornimento, effettuare controlli o riparazioni sulla moto, sostituire il RB, rilassarsi, bere e mangiare.

Il tempo di settore nel quale ricade il P.A. è solitamente aumentato di 20 minuti.

### 3.8 Il Rifornimento lungo il percorso

Ogni gara prevede un punto di possibile rifornimento ogni 80 km circa. Oltre al PA è prevista la possibilità di effettuare rifornimenti presso le stazioni di servizio indicate sul RB lungo il percorso di gara. In caso di pompe di servizio annunciate solo self-service, è consigliabile di munirsi preventivamente di banconote da 5 e 10 €.

Il tempo di settore nel quale ricada un rifornimento lungo il percorso è aumentato di 5 o 10 minuti.

### 3.9 Arrivo

L'anticipo al CO di arrivo della gara non è penalizzato. Il pilota può quindi presentarsi ai cronometristi riconsegnando definitivamente la T.M. e il dispositivo GPS. Gli addetti dell'organizzazione staccano dal manubrio i cartellini dei timbri (se non è già stato fatto al termine delle PS) e possono richiedere di smontare e consegnare il RB di gara.

Dal 2016 è abolito il classico Parco Chiuso anche per i piloti con licenza nazionale. Tuttavia resta in vigore un "piccolo parco chiuso" dopo l'arrivo nel caso di reclami tecnici o di verifiche mirate da parte dei Commissari.

Ogni pilota che sia stato protagonista di un soccorso durante la gara dovrà recarsi in Direzione Gara immediatamente dopo l'arrivo e compilare il modulo "Richiesta abbuono" con tutti i dati richiesti. In particolare dovranno essere indicati il numero di nota relativo al luogo dell'accaduto, il numero di gara del/i pilota/i interessato e tutte le informazioni relative. Solo in questo caso si avvierà l'iter di accertamento che sarà esaminato in sede di Giuria sulla base dei riscontri effettuati dal Tecnico Traxx.

### 3.10 Il ritiro

In caso di ritiro anticipato dalla gara per qualsiasi motivo, il pilota è tenuto a comunicarlo prima possibile alla Direzione Gara tramite il numero di telefono SOS Rally.

L'inosservanza a questa disposizione comporta una ammenda di 150 €

Ogni pilota ritirato deve riconsegnare personalmente (o tramite assistenti/accompagnatori, in caso di impedimento per infortunio) alla Direzione Gara:

- Tabella di Marcia
- RB di gara completo
- Dispositivo GPS Tracky

In caso contrario sarà soggetto alle sanzioni previste dal regolamento.

### 3.11 Classifiche e Contestazioni

Durante ed al termine della gara ogni pilota può immediatamente prendere visione delle classifiche delle PS affisse in bacheca e, non appena esposte, della classifica finale ufficiale, assoluta e di classe o Trofeo.

Eventuali contestazioni contro le classifiche provvisorie finali devono essere presentati al Commissario di Gara Delegato entro 30 minuti dalla esposizione delle stesse oppure a mezzo posta elettronica, inviando richiesta scritta indicante motivazioni e circostanze della contestazione a: Segreteria RMG - [gabriella.bagnaresi@federmoto.it](mailto:gabriella.bagnaresi@federmoto.it) entro e non oltre le ore 24.00 del martedì successivo alla gara.

Ogni contestazione pervenuta sarà oggetto di indagine supplementare, con verifica della traccia GPS, controllo dei cronologici di passaggio e testimonianze di U.d.G e U.d.P. In caso di errore accertato le classifiche provvisorie saranno riviste di conseguenza e pubblicate ufficialmente sul sito del campionato [www.motorallyraidtt.it](http://www.motorallyraidtt.it) entro la scadenza prevista (il giovedì successivo alla gara)

### 3.12 Reclami

Ogni reclamo avverso manovre sleali di conduttori, verifiche tecniche e di cilindrata, tagli di percorso o qualunque altra irregolarità verificatasi durante la gara deve essere presentato non più tardi di 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota.

Ogni reclamo deve essere presentato al Commissario di Gara Delegato in forma scritta e accompagnato dalla relativa tassa (€ 105).

Per quanto riguarda i soli reclami contro le classifiche ufficiali pubblicate sul sito del campionato alla scadenza prevista, questi dovranno essere inoltrati al GUF - Giudice Unico Federale (presso Federazione Motociclistica Italiana – Viale Tiziano 70 – 00196 ROMA) con lettera raccomandata accompagnata dalla relativa tassa di €. 200,00 entro e non oltre le ore 24.00 del venerdì successivo la gara.

### 3.13 La Cerimonia di Premiazione

I piloti che risultino ai primi 3 posti della classifica finale, assoluta e di classe o Trofeo sono obbligati a presentarsi alla cerimonia di Premiazione che si svolge entro 90 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente. La mancata presenza alla Premiazione comporta una ammenda di 100 €.

Il pagamento dell'ammenda deve essere effettuato entro il termine delle O.P. della gara successiva. Il conduttore sanzionato che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara.

Il ritardo della cerimonia rispetto all'orario previsto annulla l'obbligo di presenza.

### 3.14 Il Paddock

Il Paddock è un'area definita e/o delimitata dall'organizzazione dove sostano i mezzi di assistenza e le strutture collegate per tutta la durata della manifestazione.

Tutti i partecipanti in arrivo con i propri mezzi devono obbligatoriamente attenersi alle indicazioni del personale presente sul posto con particolare riguardo agli spazi da occupare pena l'esclusione dal Paddock e ulteriori sanzioni come di seguito indicato.

L'occupazione del Paddock è predisposta per ordine cronologico di arrivo con la possibilità per il Moto Club organizzatore di riservare spazi dedicati a Team e Scuderie di rilevanza nazionale a fini di immagine e promozione della manifestazione.

All'interno del Paddock e dell'area di partenza/arrivo della manifestazione è vietato:

- l'esercizio commerciale di compravendita o fornitura di servizi non autorizzata
- l'esposizione di striscioni o di materiale pubblicitario non autorizzato lungo il perimetro e all'interno delle suddette aree
- infliggere picchetti o ganci per il fissaggio di strutture mobili quando sia presente una pavimentazione finita (asfalto, cemento, porfido o similare)

E' invece obbligatoria:

- la presenza di estintori per ogni mezzo di assistenza presente
- la presenza del tappetino sottomoto per ogni motociclo
- la raccolta e lo smaltimento autonomo di rifiuti, oli esausti o pneumatici

E' ammessa l'esposizione di striscioni, scritte e materiale pubblicitario limitatamente ai mezzi di assistenza, alle strutture (gazebo, tende ecc...) ed al suolo concesso e direttamente occupato all'interno del Paddock.

L'organizzazione si riserva il diritto di non ammettere all'interno del Paddock veicoli privati e/o non espressamente utilizzati per servizi di assistenza logistica e meccanica che dovranno quindi essere parcheggiati all'esterno.

Ogni infrazione alle norme ed agli obblighi previsti dal presente articolo perpetrata da conduttori o da accompagnatori e/o assistenti riconducibili a uno o più conduttori (Art. 86 RMM) comporta una ammenda da 50 a 500 € con decisione della Giuria.

L'art. 86 del RMM stabilisce che ogni pilota è responsabile di tutti i fatti commessi prima durante e dopo la manifestazione da se stesso e dagli aiutanti, collaboratori, meccanici, accompagnatori ecc... riconducibili al pilota stesso. (Responsabilità oggettiva)